



Kobe University Repository : Kernel

Title	<書評>Ann F. Friedlaender and Richard H. Spady, Freight Transport Regulation
Author(s)	正司, 健一
Citation	国民経済雑誌, 146(6): 98-101
Issue date	1982-12
Resource Type	Departmental Bulletin Paper / 紀要論文
Resource Version	publisher
URL	http://www.lib.kobe-u.ac.jp/handle_kernel/00172772

Create Date: 2016-06-17



Ann F. Friedlaender and Richard H. Spady,
*Freight Transport Regulation — Equity, Efficiency,
and Competition in the Rail and Trucking Industries —*

The MIT Press, Cambridge, 1981, xv+366 pp.

正 司 健 一

近年、経済活動に対する政府規制の見直しに関する議論が富に盛んになってきている。いうまでもなく交通業は、常に厳格な規制の下にあって発展してきた産業であり、規制政策の功罪については従来から論じられてきたところである。例えば、J. R. Meyer らは既に1959年、その著 *The Economics of Competition in the Transportation Industries* の中で、規制の徹廃を主張している。MIT の *Regulation of Economic Activity* シリーズの1冊として発行された本著は、鉄道及びトラック運送業に対する規制について、特に規制緩和によって予想される両産業、さらに経済全体の変化を明らかにすることをその目的としている。

ところで、本研究で利用されたデータは、基本的に、鉄道については1968年から1970年の3年（一部1971-72）、トラック業では1972年について収集されたものである。すなわち、1970年代に入ってからの特に鉄道に対する規制緩和の現実の大きな動きが生じるより以前の時点のものである。現実には、1971年にアムトラックが発足し、1973年には北東地域鉄道再編法（3 R 法）、1976年に鉄道再生規制改革法（4 R 法）の成立と、鉄道経営に関する I C C などによる規制は除々に緩和された。そして一昨年7月に自動車運送人法（The Motor Carrier Act of 1980）、10月にはスタガーズ鉄道法（The Staggers Rail Act of 1980）が相次いで成立し、貨物輸送の分野における規制（特に運賃や、トラックにおける新規参入、鉄道での路線廃止や合併について）は大幅に緩和され、競争原理の拡大が図られている。

さて本著は6章より構成されており、まず第1章では、交通業に対する規制の歴史を概観するとともに、以下の議論のテーマとなる輸送業者や荷主への規制の効果の再評価のとりえ方について、要約的な整理を行っている。1887年交通規制法により連邦政府による鉄道規制が行われて以来ほぼ90年、差別待遇の禁止、負担力による運賃設定、業者

の収益性の確保を3本柱とするその考え方にはあまり変化がなかったと指摘している。しかし、トラック業の急速な発展、鉄道業における赤字の増加により、特に規制に対する見直しの必要性が強調されている。その場合、運賃負担力に基づく運賃体系について、鉄道路線の廃止やインフラストラクチャーの維持について、主に小口扱貨物 (less-than-truckload) を運んでいる路線トラック業に課される義務 (輸送密度の低い地域でのトラック輸送サービス) についての3点からの考察が特に重要であるとし、以下の分析に進んでいる。

第2章においては、以下の分析の基礎となる、鉄道業とその競争相手と考えられる主に車扱貨物 (truckload) を運ぶ区域トラック業に対する費用曲線及び需要曲線について詳細な分析を行っている。そして輸送量やサービス特性に関する費用の弾力性や、両産業の大量貨物の輸送及びそれに含まれない工業製品の輸送に関する地域別の限界費用曲線など興味深い結果が報告されている。

本研究においては、鉄道業の費用関数の推定にあたって、過剰容量保有の可能性を考慮して短期のものを推定しており、さらに線路及びその上部構造施設の資本量と、一般運送人として賦課される義務の尺度ともなる路線長を明確に区別している。従来、この両者を混同していることから、資本 (実は路線長) の増加は変動費用の増加を招くという結果を、ともすれば導きだすことが少なくなかったとしている。

また、本質的には競争的であると考えられているトラック運送業において、規模の経済があることが示されている。もしこのことが事実ならば、市場において規制が撤廃されれば、大企業が中小企業を駆逐し独占化に向かうような可能性が存在することになる。現実においても合併件数は増加しているのであるが、著者たちは、これが実はトラック業に対する規制に由来するものであることを指摘している。すなわち、輸送品目やルートに対する厳しい規制の下では、その車両の有効利用の点からしても、営業権 (operating rights) を拡張することが企業にとって合理的な行動だからである。

第3章においては、まず運賃規制にその焦点が向けられ、運賃負担力に基づいた運賃決定の現実と内部補助の程度、さらに市場競争に依る (限界費用に基づく) 価格決定に移行した場合の一般均衡や、その環境変化による影響などが検討されている。

- 1 著者らはこれを General Commodity Carrier と呼んでいる。これは我が国の路線トラック事業のように、積合せて運送する事業のことをさしている。さらにそうでないものを、Specialized Commodity Carrier と呼んでおり、これは我が国の区域トラック事業にほぼ対応するものといえる。
- 2 この研究では、地域特性による影響をも考慮して、アメリカ本土を2分し、Official (North-Eastern) 地域と South-Western 地域に分けての分析を基本的に行っている。前者は I C C によればアメリカの北東地区、ミシシッピ川より東、オハイオ川とポトマック川より北の地域 (ウエスト・バージニア州を含む) をカバーしており、後者はその残りの地域全体である。

鉄道業における赤字の原因として、収益性の高い高価品が、負担力主義によるその運賃体系のためもあると、トラックに移転したことがよく挙げられる。しかしながら本研究からは、この時点でも既に鉄道の運賃は負担力に基づいたものとは言えないことがわかる。すなわち工業製品に対する運賃はその限界費用よりも低く、大量貨物において高くつけられていることが明らかにされている。トラック業においても北東地域については大量貨物の方が限界費用に対して、より高いマーク・アップ率であることが示されている。鉄道業と区域トラック業との間の競争はかなり厳しいものであり、運賃規制がなくなり、それぞれが限界費用に基づいた運賃設定を行うようになると、鉄道では大量貨物運賃の引下げと、工業製品運賃の引上げが生じることが明らかである。このように、その内部補助はむしろ大量貨物の荷主から工業製品荷主に対して行われていることが指摘されている。

競争的な運賃体系に移行すれば、鉄道では工業製品の輸送量は減少するけれども大量貨物においてはそのシェアの増加が予想されているなど、大量貨物輸送に対する鉄道の、一方で逆に工業製品の分野でのトラックの優位を示しているように思われる。さらに、例えば北東地域での工業製品の荷動きはかなり減少し、当地区の製造業の縮少が生じるなどと、その荷主さらに経済活動、地域所得に対する影響も報告している。ただこのような大幅な変化を招く限界費用に基づく運賃設定以外のケースが考慮されていない点が残念である。

続いて第4章では、鉄道におけるインフラストラクチャーに関する分析が行われている。これは輸送密度の低い路線の廃止に関連する問題とともに、特にアメリカの鉄道においては収益性の悪化からその保守費が大幅に削減され線路状態が非常に悪くなっていることが少なくないという問題ともかかわっている。分析された結果は、まず現状においても、競争均衡状態においても、線路及びその上部構造施設に投下する資本の増加や低密度路線の廃止には敏感に反応して費用の節約が生じることを明らかにしている。すなわち、多くの鉄道企業は、路線を持ち過ぎているが上記資本は不足していることを示唆しているようである。

さらに分析は長期の視点へと進み、想定された状況下での最適な線路及びその上部構造施設に対する資本ストックや、また長期均衡状態での結果についての検討を行っている。そして規制撤廃は前章の場合（短期）よりもさらに大幅な変化を惹起することを示しており、結果それほど補助をしなくとも鉄道業の自立が可能になると述べている。

第5章においては、多くの場合、小口扱貨物を積合せて運んでいる路線トラック業における競争と規制緩和の効果についての検討を行っている。これは大口貨物を主に運送する区域トラック業とは違いトラック輸送に固有の優位な分野と考えられているだけに、

輸送密度の低い地区や短距離・小量輸送の荷主にとって緩和が不利な影響を起こさないかが問題となろう。

著者らはこの事業における費用関数の推定を行い、規模の経済や輸送特性による違い、内部補助について検討している。その結果北東地域及びその他の南西地域の業者においては規模の経済は認められないが、両地域にまたがって輸送する業者では若干その傾向があること、しかし各地域間の業者の費用差は、その輸送特性に依るものであることを示している。すなわちこの分野において大企業の優位性がそれほどでなく、内部補助に関する検討からも中小荷主に規制緩和が悪い影響を与えるとは言えないとしている。

最後に第6章では、本研究における分析結果を既述の3点からそれぞれまとめている。そして著者らは経済的規制の緩和が望ましいこと、ただし、鉄道業や区域トラック運送業においては、相当な所得移転を伴うだけに、損失を被る人々を保護するような政策の必要性を指摘して論を終えている。³

以上の分析において共通した問題点は、データの収集の困難さから地域や品目を2区分以上することができず、さらに、特に自家用トラック輸送や内陸水運などとの競争関係に全く触れることができなかったことにあるのは言うまでもない。しかしデータに対する種々の制約の中で実証分析をめざした著者達の試みは高く評価されよう。1980年に成立した2つの法律により、陸上貨物輸送の分野においては初めてとも言える市場競争という大がかりな実験が、アメリカにおいて枠組としては可能になった。実際にどのような効果が生じるのか注意深く観察する必要がある。

3 なお、費用関数をはじめ分析に使われた各モデルの構造と推定についての説明が、補論A～Eにおいてなされており、非常に有益である。